

Toelichting

Betref	Noordelijke ontsluitingsweg 'Buiten de Veste'
Ons kenmerk	STB009-0001
Datum	Maart 2018
Behandeld door	Martijn Kersten

AANLEIDING

Gemeente Steenbergen heeft in het kader van de ontwikkelingen omtrent bestemmingsplan 'Buiten de Veste 2018', alsmede naar aanleiding van de onlangs verrichte studie naar de potentie van een nieuwe ontsluitingsweg tussen de Molenweg en bedrijventerrein Reinierpolder, behoefte aan een verkeersonderzoek naar de potentie van een nieuwe noordelijke ontsluitingsweg 'Buiten de Veste'.

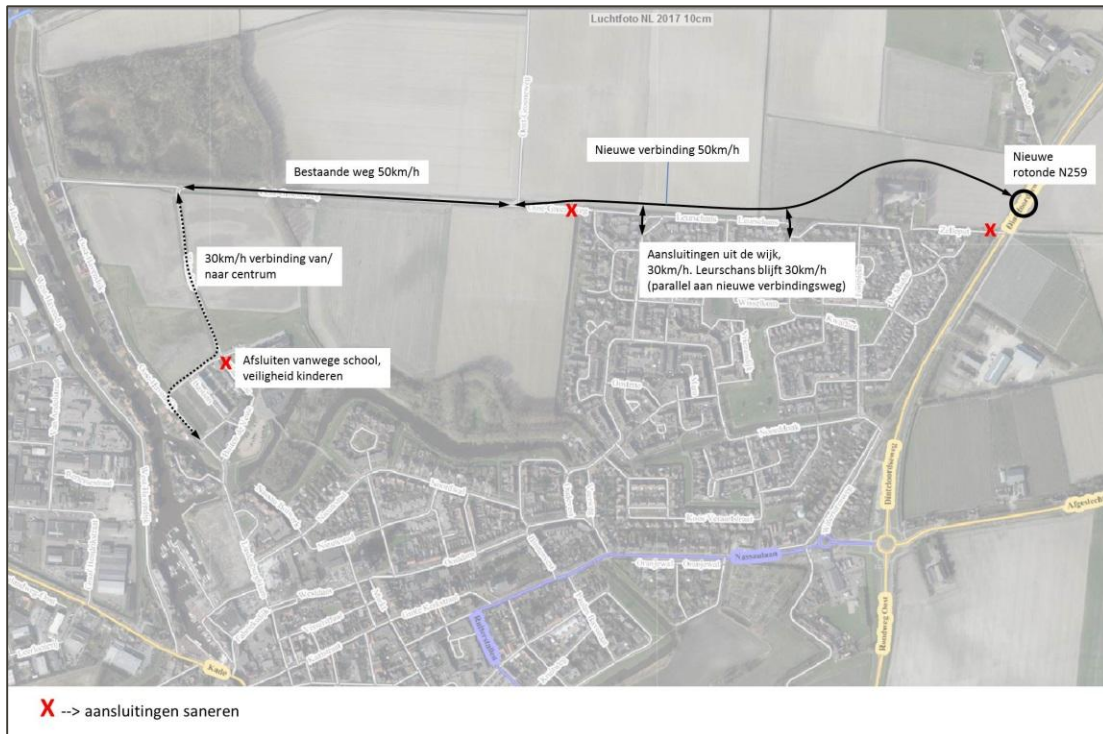
Doel van dit onderzoek is enerzijds om te beoordelen in welke mate deze weg een alternatieve ontsluiting kan vormen voor 'Steenbergen-Noord / Buiten de Veste' en anderzijds of deze verbindingsweg kan bijdragen om de hoeveelheid verkeer op de Burgemeester van Loonstraat-Kade-Zeelandweg-Oost en Fabrieksdijk te verminderen. Deze tweede doelstelling is mede ingegeven door de uitkomsten van de verkeersstudie die in 2017 is uitgevoerd in het kader van de 'Verkeersbeïnvloeding kern Steenbergen'.

In voornoemde studie is onder andere onderzoek gedaan naar de potentie van een nieuwe verbindingsweg die gerealiseerd zou moeten worden tussen de Franseweg en de Zeelandweg-Oost. Uit dit onderzoek is gebleken dat de haalbaarheid van een dergelijke nieuwe weg twijfelachtig is. In overleg met de werkgroep, die hierover destijds mede heeft geadviseerd, is afgesproken dat onderzoek zou worden gedaan naar een nieuwe noordelijke ontsluitingsweg. Dit onderzoek zou moeten bepalen of een dergelijke noordelijke ontsluitingsweg bij zou kunnen dragen aan een afname van verkeer op de Burgemeester van Loonstraat-Kade-Zeelandweg-Oost en de Fabrieksdijk.

UITGANGSPUNTEN NIEUWE NOORDELIJKE ONTSLUITINGSWEG

Ten behoeve van deze verkenning is in eerste instantie beoordeeld voor welke gebieden deze ontsluitingsweg een functie dient te vervullen en op welke wijze deze zou moeten / kunnen worden vormgegeven. Voor de vormgeving en functie van de weg zijn navolgende uitgangspunten gehanteerd, die zijn gevisualiseerd in figuur 1:

- Nieuwe ontsluitingsweg categoriseren als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 50km/h:
 - o Ter hoogte van Oost-Groeneweg gebruik maken van bestaand tracé.
 - o Ter hoogte van Leurschans en Watermolen een nieuw, noordelijk gelegen, tracé.
- Aansluitingen vanuit de wijk realiseren ter hoogte van Waterlinie (Buiten de Veste), Leurschans en Kwartier (Steenbergen Noord).
- Aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg op de Dinteloordseweg door middel van een enkelstrooksrotonde.
- Ter voorkoming van doorgaand verkeer bij RK Basisschool Maria Regina het afsluiten van de Waterlinie en verkeer omleiden via de Oost-Havendijk/Vesting.



Figuur 1: Principevoorstel Noordelijke ontsluitingsweg Buiten de Veste

BEREKENINGEN VERKEERSMODEL

Met behulp van het verkeersmodel Steenbergen, dat in 2017 reeds door Goudappel Coffeng is geactualiseerd ten behoeve van de studie naar de verkeersbeïnvloeding kern Steenbergen, is vervolgens een doorrekening gemaakt om het effect van een nieuwe noordelijke ontsluitingsweg inzichtelijk te maken. De meest recente verwachtingen rondom de woningbouw 'Buiten de Veste' is hiervoor als uitgangspunt genomen voor wat betreft sociaal-economische gegevens.

Op basis van de verkeersmodelberekening blijkt dat de nieuwe ontsluitingsweg een relatief beperkte verkeers aantrekkende werking heeft. Op het oostelijke deel van deze weg (tracé Oost-Groeneweg) rijden per etmaal circa 400 motorvoertuigen, op het westelijke deel (tracé Leurschans en Watermolen) rijden per etmaal maximaal 1.900 motorvoertuigen per etmaal. Op basis van deze verkeersgegevens is een verschillenanalyse uitgevoerd, waarbij deze aantallen zijn vergeleken met de referentiesituatie 2030 (zonder aanleg van de noordelijke ontsluitingsweg). Uit deze analyse blijkt een aantal zaken:

- De nieuwe verbindingsweg zorgt met name voor een afname van verkeer op de route Nassaulaan-Watertorenweg-Kwartier en zorgt daarmee voor een afwijkende routing voor het verkeer van en naar 'Steenbergen-Noord'.
- Het gebruik van de nieuwe ontsluitingsweg heeft een relatief beperkt effect op de routekeuze van het verkeer uit de wijk 'Buiten de Veste'.
- Op de Burgemeester van Loonstraat-Kade-Zeelandweg-Oost en Fabrieksdijk is geen sprake van een afname van verkeer. Er is zelfs sprake van een geringe toename (enkele tientallen voertuigen per etmaal).
- Als gevolg van de nieuwe noordelijke ontsluitingsweg neemt de hoeveelheid verkeer op de Afslechtedijk af. Dit is het gevolg van een 'kantelpunt' in de routekeuze van verkeer tussen Steenbergen Noord en bijv. Oud Gastel.

Navolgende uitsnede uit het verkeersmodel (figuur 2) maakt inzichtelijk wat het verwachte gebruik is van de nieuwe ontsluitingsweg in 2030 (prognosejaar verkeersmodel). Deze uitsnede, alsmede de verschillenanalyse, is als separate bijlage aan deze toelichting toegevoegd.



Figuur 2: Verkeersintensiteiten noordelijke ontsluitingsweg 2030 (bron: Goudappel Coffeng)

CONCLUSIE

- Het verwachte gebruik van een nieuwe noordelijke ontsluitingsweg is, met een etmaalintensiteit variërend van 400 tot 1.900 motorvoertuigen per etmaal, beperkt.
- De noordelijke ontsluitingsweg vormt voor de wijk 'Buiten de Veste' slechts voor een deel van het verkeer een alternatief voor de bestaande route via de Fabrieksdijk.
- De noordelijke ontsluitingsweg vormt met name voor de wijk 'Steenbergen-Noord' een alternatieve route en ontlast daarmee de Nassaulaan-Watertorenweg-Kwartier.
- De noordelijke ontsluitingsweg draagt niet bij aan het verminderen van de hoeveelheid verkeer op de fabrieksdijk en Burgemeester van Loonstraat+Kade-Zeelandweg-Oost.

Bijlagen

Verkeersmodelplots Goudappel Coffeng (Etmaalintensiteiten 2030 en verschillenanalyse)